ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

ANNÉE 1949 N° 30

L'Elevage du Cheval dans les Hautes-Pyrénées

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ÉTAT)

Soutenue publiquement en Juin 1949

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

JEAN-PIERRE FOURCADE

né le 24 Octobre 1920, à Cieutat (Hautes-Pyrénées)

JURY

Président : M. SENDRAIL, Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs : M. PONS, Directeur de l'Ecole Vétérinaire

M. LASSERRE, Professeur à l'Ecole Vétérinaire

TOULOUSE

IMPRIMERIE NAN-MESTRES

21, Rue d'Embarthe, 21

—

1949

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

ANNÉE 1949 N° 30

L'Elevage du Cheval dans les Hautes-Pyrénées

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ÉTAT)

Soutenue publiquement en Juin 1949

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

JEAN-PIERRE FOURCADE

né le 24 Octobre 1920, à Cieutat (Hautes-Pyrénées)

JURY

Président : M. SENDRAIL, Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs : M. PONS, Directeur de l'Ecole Vétérinaire

M. LASSERRE, Professeur à l'Ecole Vétérinaire

TOULOUSE

IMPRIMERIE NAN-MESTRES

21, Rue d'Embarthe, 21

—

1949

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

PERSONNEL ENSEIGNANT

Directeurs honoraires	MM. CUILLÉ. MARTIN.
Professeur honoraire	LECLAINCHE.
Directeur	PONS.

PROFESSEURS

Chimie et Pharmacie	GODFRAIN.
Anatomie	FLORENTIN.
Physiologie	BRUNAUD.
Anatomie Pathologique. — Inspection des viandes	LOMBARD.
Parasitologie	BRIZARD.
Médecine	DARRASPEN
Chirurgie	LASSERRE.
Pathologie du Bétail	BERTHELON.
Maladies Microbiennes	SAURAT.
Zootechnie	PONS.

AGRÉGÉS

Anatomie	BENOIT.
Medecine	FLORIO.
Chirurgie	PUGET.
Zootechnie	LADRAT.

CHEFS DE TRAVAUX

Pathologie du Bétail	TOURNUT.
Maladies Microbiennes	LAUTIÉ.

COURS COMPLÉMENTAIRE

Pisciculture et maladies des Poissons	SECONDAT.

La Faculté et l'Ecole déclarent n'être pas responsables des opinions émises par les candidats (délibération de la Faculté, en date du 10 mai 1891, et du Conseil de l'Ecole, en date du 13 juin 1924).

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

A MON PERE

A MA MERE

Humble témoignage de ma profonde affection et de ma reconnaissance.

A MA FEMME

A MES PARENTS

A TOUS MES AMIS

A MONSIEUR LE PROFESSEUR SENDRAIL

Professeur à la Faculté de Médecine de Toulouse

Qui nous a fait le grand honneur d'accepter la présidence de notre jury de thèse. Hommage respectueux.

A MONSIEUR LE DIRECTEUR PONS

Directeur de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Professeur de zootechnie

Chevalier de la Légion d'Honneur

Témoignage de notre respectueuse reconnaissance.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR LASSERRE

Professeur de Pathologie Chirurgicale

à l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Il nous a accordé dès le premier instant une sympathie qui ne s'est jamais démentie et dont il nous a donné un témoignage nouveau en acceptant le patronage de cette thèse.

Nous lui adressons l'hommage de notre grande reconnaissance.

A MONSIEUR LADRAT

Chef de Travaux Agrégé

de l'Ecole Nationale vétérinaire de Toulouse

A qui nous exprimons nos remerciements pour les conseils qu'il nous a apportés dans l'élaboration de ce travail.

A TOUS NOS MAITRES

INTRODUCTION

La Bigorre était, jusqu'à ces dernières années, une région productrice de chevaux recherchés. Jadis elle produisait le navarrin, puis elle fut un des berceaux de la race anglo-arabe.

Son climat et son sol ne lui permettent de produire que des animaux fins, légers; or le cheval de selle subit une crise sans précédent. Il nous a semblé intéressant de voir où en était l'élevage équin dans cette région que certains ont appelé : « l'Arabie de la France », et dont le voisinage avec l'Espagne a de tous temps fait naître des rapports fréquents avec ce pays.

Nous étudierons l'état et les débouchés de cet élevage aux différentes époques de notre histoire, ensuite nous verrons en quel sens les éleveurs doivent porter leurs efforts pour que cette industrie jadis si florissante ne disparaisse pas.

GEOGRAPHIE

— Situation géographique :

Le département des Hautes-Pyrénées est situé entre le 42°20' et le 44°30' de latitude Nord et entre le 1°50' et le 2°40' de longitude à l'Ouest du méridien de Paris.

Il s'étend du Sud au Nord sur 100 km., de l'Est à l'Ouest sur 70 km.

La crête des montagnes qui le séparent de l'Espagne a 100 km. Il est contigu, à l'Ouest, aux Basses-Pyrénées; au Nord, aux Landes et au Gers; à l'Est, à la Haute-Garonne.

— Les régions naturelles :

Comprennent : la région des hautes vallées; vallée du Gave de Pau, vallée de l'Adour, vallée de la Neste cultivées; les vallons supérieurs sont rocailleux.

La région des basses vallées et plaines. C'est une suite de côteaux et de vallées admirablement irriguées, s'élargissant vers le bas des cours d'eau et contenant de nombreuses prairies. Parmi elles, la plaine de Tarbes, qui s'étend sur une longueur de 50 km. environ, depuis Bagnères-de-Bigorre jusqu'aux confins des Landes et du Gers au Nord, traversée par l'Adour.

Enfin la région des plateaux subpyrénéens, dépôts détritiques d'origine glacière.

— Constitution géologique :

On distingue : une zone primaire axiale formée de

granit, schiste, gneiss, micaschistes, appelés terrains paléozoïques.

Elle est limitée au Sud par la frontière espagnole, au Nord par les communes d'Argelès, Campan, Mauléon-Barousse.

Une zone secondaire au Nord de ce paléozoïque, formée de terrains secondaires qui contiennent du calcaire. Elle est large de 15 à 20 km. et est limitée au Nord par Ossun, Bénac, Hiis, Capvern, Saint-Laurent-de-Neste.

Une zone tertiaire limitée par Castelnau-Magnoac, Trie, Rabastens, Vic-Bigorre. Cette zone est figurée par des lambeaux de nummulitique échelonnés dans la plaine de Tarbes, par le Poudingue de Palassou et les alluvions du plateau de Lannemezan haut de 680 m. près de Labastide, du plateau de Cieutat et Orignac et de la colline de Visker.

Comme on le voit, le sol en général manque de phosphates et de calcium.

— Climat :

Le climat est variable suivant les altitudes. Il est froid dans les hautes régions, doux et humide dans les basses vallées. La moyenne annuelle des températures est de :

12°3 à Tarbes, 10°6 à Bagnères, —1°7 au Pic du Midi.

On enregistre :

993 m/m de hauteur de pluie à Tarbes,
1.649 m/m » » » » au Pic du Midi.
1.427 m/m » » » » à Bagnères,

Les vents soufflent assez rarement du Sud et Sud-Est (ils sont alors chauds et secs), le plus souvent d'Ouest ou du Nord-Ouest, apportant l'humidité de l'Atlantique.

— Cultures :

Le département des Hautes-Pyrénées a une superficie de 453.449 hectares, dont :

64.300 de terres labourables.,
80.000 de pâturages et pacages,
91.000 de forêts,
123.744 de landes incultes.

On récolte en moyenne :

67.000 quintaux d'avoine,
99.000 quintaux de trèfle,
28.000 quintaux de luzerne,
11.000 quintaux de sainfoin.

Les montagnes ont des pâturages et pacages. Les vallées ont des terrains cultivables. Dans la plaine de Tarbes, sur les côteaux et dans les vallées, on trouve toutes sortes de cultures (avoine, maïs, blé, orge, etc...). Sur le plateau de Lannemezan sont des landes désolées.

Les côteaux et les vallées admirablement irriguées, contiennent de nombreuses prairies qui fournissent une herbe fine, tendre et aqueuse poussant à la production du lait. Le fourrage trop aqueux, pas très riche en albuminoïdes et ne contenant guère de phosphate de calcium ne pousse pas au développement du squelette.

— Mode d'élevage :

L'élément paysan domine et fait l'élevage du cheval. Comme au temps de GAYOT, le cultivateur a un grand amour pour son cheval.

« Dans la plaine de Tarbes, le cheval est de la famille, c'est un fils de la maison. Il vit autant par les caresses que par les soins. Le cultivateur l'aime, la femme le choie, les enfants jouent avec lui. »

L'élevage est mixte, les chevaux trouvent au pâturage, sur un sol en général siliceux, des plantes excitantes et toniques dont la valeur alimentaire est complétée par les denrées distribuées à l'écurie. Dans la région de Bagnères-de-Bigorre et des Baronnies, on envoie les chevaux en liberté de mai à novembre sur les pâturages de montagne. Jadis les pâturages du Casque du Lhéris étaient réservés aux poulinières. Actuellement ces dernières sont lâchées sur les mêmes montagnes que les bovins. Cet élevage en plein air est, comme le signale le Professeur DECHAMBRE dans son traité de zootechnie, des plus favorables du point de vue de la rusticité et de l'accoutumance à supporter les intempéries. Mais cela ne va pas sans quelques inconvénients; il n'est pas rare de voir les cultivateurs de la région sacrifier un cheval qui s'est fracturé un membre dans une chute ou être obligés d'attendre la fonte de la neige tombée prématurément pour dégager une jument et son poulain, blottis contre un rocher.

Jusqu'avant cette dernière guerre, on vendait les jeune poulains dans le Gers au sol calcaire; là ils s'épaississaient, prenaient de l'ampleur. Les autres étaient cédés vers l'âge de 4 ans à la remonte. Les Hautes-Pyrénées étaient avant tout un pays naisseur.

LE PASSE

PREHISTOIRE

Pour étudier l'origine des chevaux de Bigorre, il convient de remonter aux temps les plus reculés. N'at-on pas retrouvé des débris fossiles d'hipparion dans les calcaires de Sansan (arrondissement d'Auch), et de Simorre (arrondissement de Lombez) ?

Equus caballus apparaît à l'époque quaternaire. Edmond LORTET, en 1860, dans la grotte d'Aurignac (arrondissement de Saint-Gaudens) et Milne EDWARDS dans les grottes de Lourdes, trouvèrent des squelettes de chevaux de l'époque du renne, c'est-à-dire contemporaine du Solutré. A Lourdes, avec le cheval, étaient le renne, le cerf, le chamois, le bouquetin. Les chevaux étaient très nombreux, tous les os étaient uniformément cassés pour en extraire la moelle, quelques-uns portaient les traces des entailles qu'avaient produit les instruments de silex dont les chasseurs se servaient pour détacher la peau et les chairs. Ces chevaux servaient d'aliments aux populations pyrénéennes.

On peut voir dans les grottes de Lortet, dans la vallée de la Neste, des peintures représentant des chevaux.

ANTIQUITE

Plus tard les Ibères, dont on ne connaît l'origine exacte, avaient domestiqué le cheval. PIETREMENT et le Professeur CORNEVIN ont montré que les Orientaux ont les premiers utilisé le cheval. Peut-être donc ce peuple venait-il de l'Est ?

Toujours est-il que les Ligures qui arrivèrent plus tard dans la région pyrénéenne étaient des Orientaux.

Les Ibères furent un peuple cavalier et leur race chevaline jouissait d'une grande renommée dans l'antiquité. D'après STRABON, leurs chevaux égalaient en vitesse ceux des Parthes et étaient très appréciés pour les jeux du cirque. Ils habitaient la péninsule ibérique, mais aussi le versant Nord des Pyrénées. Dans ces régions, au *VI*e siècle avant J.-C., arrivèrent, venant de l'Est avec leurs chevaux, les Celtes. La race chevaline celto-ibérienne naquit et prospéra.

En 56 avant J.-C., CRASSUS soumit l'Aquitaine à Rome. On lit dans le Livre III, Chapitre XX des *Commentaires,* que les Aquitains avaient une cavalerie renommée qui opposa au général romain une vive résistance. Les Sotiates qui, selon certains, habitaient le Lavedan, dans la région d'Argelès, se distinguèrent. Les Aquitains vaincus durent fournir aux Romains des contingents de cavalerie.

De l'époque gallo-romaine on retrouve de nombreuses ruines à Saint-Bertrand-de-Comminges, dans la vallée de la Garonne supérieure, de l'Adour et du Gers. Les villae comprenaient une villa urbana ou maison de maître et une villa rustica qui était le domaine rural

où les écuries étaient bien aménagées. Donc les Gallo-Romains continuèrent à élever le cheval.

Après la bataille de Poitiers, en 732, les Arabes se replièrent vers le Sud avec armes et bagages. Une partie d'entre eux resta dans les Pyrénées, notamment dans le Lavedan et la région d'Ossun. En 773, Charlemagne enleva Mirambel (Lourdes) à l'émir sarrazin. Une grande bataille eut lieu entre Louey et Ossun en l'endroit appelé en langue d'Oc : « Lane-Mourine », « la Lande des Maures », ceux-ci y furent défaits. Ils avaient apporté une nouvelle infusion de sang oriental au fonds de chevaux du pays.

MOYEN AGE

C'est à cette antique lignée que se rattachent les chevaux navarrins.

Au Moyen Age on distinguait, suivant la taille et la conformation des destriers, palefrois, haquenées, roussins, sommiers, etc... Les navarrins n'avaient ni la taille, ni le gros des puissants destriers, mais ils fournissaient de brillants coursiers, d'excellents palefrois, d'élégantes haquenées et aussi de solides roussins.

FROISSART, qui séjourna longtemps à la cour de Gaston Phébus à Orthez au XIV[e] siècle, nous dit dans ses récits ce qu'étaient les chevaux du pays. En novembre 1388 il part de Foix vers Orthez « chevauchant et querrant de tous côtés nouvelles ». Il arrive dans « le pays de Tharbe où il y a de si bons chevaux », et il descend « à l'hôtel de l'Etoile où nous fûmes tout aise », dit-il, « et y séjournâmes tout ce jour car c'est une ville

trop bien aisée pour séjourner chevaux, de bons foins, de bonnes avoines et belle rivière... »

Les étalons étaient des andalous. Le voisinage de l'Espagne a nécessairement fait naître des rapports fréquents avec ce pays.

Gaston IV, vicomte de Béarn, revint en 1099 de la Première Croisade et ramena des étalons arabes. Il est à croire que comme lui les autres Croisés revenus dans leurs petits Etats ramenèrent des étalons arabes dont ils avaient pu apprécier les qualités en Palestine.

Les fors et coutumes du Béarn qui datent du XI^e^ siècle et furent remaniés au XIII^e^ et au XIV^e^ siècles, sont rédigés en langue romane et ont servi de modèle aux autres fors et coutumes qui ont été en vigueur dans toute la région pyrénéenne occidentale, disaient :

« Tout poulain qui n'aura pas à 18 mois une taille et un développement suffisant sera castré. Les étalons seront soumis à un examen préalable et à des revues annuelles. On écartera de la production et on castrera tous ceux qui seront tarés et défectueux. Leur nombre sera proportionné à celui des poulinières.

» Le tout sous peine de confiscation. »

A cette époque, l'élevage du navarrin était florissant. La prospérité chevaline était le résultat même de l'organisation sociale et des mœurs du temps. En effet, il y avait alors des relations intimes entre la production et la consommation. Ces deux faits, si distincts aujourd'hui, étaient réunis dans la même main. Chacun se piquait d'être homme de cheval.

Les comtes de Bigorre et leurs nombreux vassaux habitaient leurs domaines et sans cesse occupés de guerre

ou de chasse, trouvaient leur intérêt, leur plaisir, leur force, leur gloire aussi à produire et à perfectionner sans cesse le principal instrument de leur puissance.

Les diverses chartes renfermaient des prescriptions relatives à l'élevage. Les abbayes possédaient nombre de chevaux. Les seigneurs avaient leurs haras particuliers, ils en avaient besoin pour équiper leurs vassaux et leurs hommes d'armes. Ces vassaux eux-mêmes avaient des propriétés où ils nourrissaient des chevaux pour s'en servir dans les batailles.

Il y avait des obligations du vassal au suzerain, notamment l'ost et la chevauchée, c'est-à-dire le service militaire dû par les sujets et vassaux à leur suzerain. Lorsque le seigneur publiait le « ban » ou déclaration de guerre, les vassaux venaient prendre du service seuls ou avec un certain nombre d'hommes et de chevaux.

En ces temps de guerres continuelles, la cavalerie jouait un rôle important. En période de paix, les seigneurs chassaient.

De plus il n'y avait pas de routes, c'est à cheval que l'on se transportait à travers le pays.

Ce qui montre bien l'importance que le cheval avait prise en ce temps-là, ce sont les ordonnances de Saint LOUIS qui punissaient de la perte des yeux le voleur de chevaux, alors que, sous DAGOBERT, la destruction d'un étalon était assimilée, dans l'échelle des sanctions pénales, à celle d'un chien de chasse.

TEMPS MODERNES

Le régime féodal prit fin sous LOUIS XI qui acheva l'œuvre de ses prédécesseurs.

Les progrès de l'artillerie, au XV^e^ siècle, changèrent

complètement les conditions de la guerre. Les lourds chevaux bardés de fer n'eurent plus de rôle à jouer dans les combats.

Les chevaux plus légers, au contraire, tels que les palefrois, furent de plus en plus utilisés. LOUIS XII créa, sous le nom de stradiots ou estradiots, les premiers corps de cavalerie légère recrutés parmi les Italiens et les Albanais. Mais ceux-ci furent bientôt remplacés par une cavalerie nationale et appelés argoulets, arquebusiers à cheval et remontés en chevaux de la Navarre, du Limousin et de l'Auvergne.

L'élevage du navarrin n'eut donc pas à souffrir, comme celui des autres races plus lourdes et plus grandes, de la disparition du régime féodal. Au contraire il prit un nouvel essor pour fournir de plus en plus de chevaux à la cavalerie légère. Cet état de choses dura pendant toute la durée des guerres d'Italie aux XV^e^ et XVI^e^ siècles, où « les Gascons avaient des chevaux terribles, accoutumés de virer en courant », nous dit MONTAIGNE.

Au XVI^e^ siècle, durant les guerres de religion, Blaise DE MONLUC dans ses commentaires et MONGOMMERY nous disent combien la cavalerie prenait une part active à cette guerre et donnent des détails de leurs randonnées qu'on appellerait aujourd'hui raids hippiques, d'où ressortent les qualités et surtout l'admirable résistance des chevaux navarrins.

Ces chevaux étaient aussi d'excellents chevaux de voyage. Marguerite DE VALOIS, mariée à Henri DE NAVARRE, écrivait, en 1549, des gens prenant les eaux à Cauterets quittant la localité à la suite de pluies torrentielles :

« L'Abbé de Saint-Savin leur fournit de bons chevaux du Lavedan, de bonnes capes du Béarn, force vivres pour arriver à Notre-Dame-de-Sarrance. »

Henri IV mit fin aux guerres fratricides. Son ministre SULLY fit organiser des remontes dans le Béarn, le Bigorre et le Foix, « car, écrivait-il, ces chevaux ont de la qualité et surtout une grande résistance aux fatigues ».

ADER, en 1610, dans un poème écrit en langue d'Oc : « Le Gentilhomme gascoun », nous décrit le cheval de cette époque :

« Il a la tête petite, étoilée, courte oreille, grands naseaux, œil ouvert, flamboyant, toujours en éveil, bouche fraîche, encolure redressée, les crins rudes, large poitrail, le pied rond, jambe sèche, bien pris dans sa croupe, poil alezan brûlé miroité, longue queue, ouvert dans ses hanches comme les ailes d'un milan, découpé et gros de moyenne façon, alerte, fin comme son maître, hennissant, bon coureur, grattant la terre, bon sauteur, impétueux à la course et ayant bon air au manège, ne boudant jamais au travail, jamais las, connaissant bien son maître, ami de l'épée, mutin surtout quand il entend tambours et trompettes. »

D'après un manuscrit de 1614 par Guillaume MOURAN, l'élevage du cheval était en honneur dans les montagnes, les Azunois avaient des chevaux « plus généreux que nuls autres du Lavedan, car ils approchent du naturel du genêt d'Espagne ». Il s'en faisait un grand commerce aux trois foires tenues à Lourdes chaque année.

Il se faisait en effet en ce temps-là grand commerce de chevaux. Les voitures étaient rares. Du temps d'HENRI IV il y en avait quatre à Paris, et tout le monde allait à cheval.

RICHELIEU

Organisation des Haras

Cependant Richelieu vint et ses réformes portèrent un coup funeste au cheval. Les seigneurs allèrent à la cour et abandonnèrent l'élevage du cheval aux fermiers. On constata une dégénérescence de la race navarrine comme de toutes les races de chevaux.

Louis XIII essaya d'encourager l'élevage du cheval en France et, dès 1626, l'Assemblée des Notables, justement alarmée de l'importation des chevaux allemands dans notre pays, s'empressa d'attirer l'attention du gouvernement sur ce point.

En 1639, un édit royal organisa les haras mais ce ne fut seulement que le 16 mai 1663 que Colbert fit rendre une déclaration portant qu'il serait fait information de l'état des haras et chargea l'écuyer de Gorsault de se renseigner sur les ressources des provinces.

Deux arrêts du Conseil organisent véritablement ces haras. Le premier, en date du 17 octobre 1665, ordonne la distribution d'étalons royaux confiés à des particuliers. Le second, en date du 27 septembre 1668, place à côté des étalons royaux une autre catégorie d'étalons appartenant à des particuliers, approuvés par l'Etat et jouissant des mêmes droits et privilèges que les premiers.

De 1668 à 1774 diverses mesures furent prises pour faire cesser la répugnance des propriétaires à user des nouveaux étalons. L'arrêt du 28 octobre 1683 interdit la saillie à tous autres que les étalons royaux et approuvés à peine de confiscation et de 300 livres d'amende et ordonne de castrer tous les petits chevaux entiers qui ne

pourraient servir d'étalons, à l'exception des chevaux de rouliers et de messagers ordinaires.

C'est ainsi qu'en 1789 on avait en Bigorre :

— 10 étalons royaux en dépôt à Tarbes,
— 15 étalons royaux confiés à des gardes,
— 21 étalons approuvés appartenant à des gardes.

Les étalons étaient des barbes, des arabes venant de Turquie, des andalous d'Espagne, des napolitains, des limousins, des normands, etc...

Mais la plus grande partie provenait des meilleures juments de la province alliées aux meilleurs étalons officiels et formait la classe des étalons approuvés. A eux était particulièrement dévolu le gros de la production.

Dans ces remontes de toutes provenances, on ne voyait pas de système arrêté. On poursuivait le perfectionnement de la forme, on visait à une sorte de beauté spéciale et de convention qui s'arrêtait à la surface et n'intéressait pas le fond.

Il y avait une teinte particulière due au sol et au climat.

MAGNE nous fait la description du cheval de cette époque : « Issu de l'andalou, l'ancien cheval navarrin était petit (1 m. 42 à 1 m. 50), fin, remarquable par son corps épais, son dos bas, son encolure forte et sa tête un beau busquée, par sa croupe oblique et bien fournie des muscles, son ventre gros, ses membres grêles, son épaule droite, ses avant-bras courts, ses jarrets coudés, ses paturons longs, et par ses allures douces plutôt relevées qu'allongées, c'était le type des chevaux de manège français. »

En effet, les navarrins étaient fort recherchés pour le manège. Sous LOUIS XV, à l'époque des grands écuyers, « aucun cheval n'était mis au-dessus d'un bon navarrin », nous dit Ephem HOUEL.

Le manège de Lord PEMBROKE et ceux de quelques autres écuyers anglais également distingués, les BANQUISTE, les BATE, les ASTELEY, les HYAM, les FRANCONI et autres, qui ont fait faire aux chevaux toutes sortes d'exercices et de tours de force, n'avaient presque généralement que des chevaux français et surtout des navarrins. On ne trouvait dans aucune autre race étrangère cette souplesse de mouvement, cette liberté d'épaules et de jambes nécessaires à ces sortes de chevaux.

Déjà, en 1660, M. DE NEWCASTLE disait d'eux : « Les meilleurs sujets de cette race sont les plus nobles chevaux du monde, car de la pointe des oreilles jusqu'au sabot de derrière, tout est beau en eux. Ni si légers que le barbe, ni si lourds que le napolitain, patient, courageux et aisés à dresser, ils brillent en outre par de magnifiques allures, leur pas, leur trot, leur galop ne laissent rien à désirer. Il n'y a pas, à mon avis, un cheval qui pourrait aussi bien convenir à porter un monarque dansune rentrée triomphale sur un champ de bataille. »

Sous LOUIS XIII et surtout sous LOUIS XIV, les régiments de cavalerie ne trouvaient pas à se remonter en France : on importait la majorité des chevaux de l'étranger, principalement d'Allemagne. Il n'y avait pratiquement pas de cavalerie légère. La cavalerie était composée de régiments de dragons conservant le caractère d'infanterie à cheval. Elle manœuvrait et chargeait au pas.

Le costume du cavalier français obligeait à un embarras de charge qui faisait que le cheval couvert de la selle française surmontée du porte-manteau, de la besace et du manteau, le tout pesant au moins trente livres, ressemblait à un chameau plutôt qu'à un cheval.

Ce n'était qu'avec la plus grande peine que le cavalier parvenait à enfourcher sa monture qui était nécessairement un animal lourd, épais, haut de 4 pieds 9 ou 10 pouces.

L'élevage en Bigorre ne souffrit cependant pas trop de cet état de choses à cause de la proximité de l'Espagne.

Le traité des Lies et Passeries, ratifiant les privilèges accordés en l'an 1315 par BERNARD, Comte de Comminges, fut passé au plan d'Arrens le 22 avril 1513. Les Lettres Royales de CHARLES VIII concernant les anciens privilèges portaient confirmation du traité de 1513 par tous les rois de France.

Dans ce traité il était expressément stipulé que la guerre entre les couronnes d'Espagne et de France ne devait pas interrompre les échanges et que les habitants des deux frontières pourraient toujours librement communiquer entre eux.

Lors de la guerre de Succession d'Espagne, de France on envoyait du bétail, des vivres et de nombreux chevaux au-delà de la frontière.

Le Duc d'Orléans interdit ce commerce par ordonnance notifiée le 20 juin 1708. Il y eut des plaintes et des réclamations.

Mais quelques années plus tard se développèrent les régiments de hussards, équipés plus légèrement que les

dragons. La batine à la hussarde ne pesait que dix à douze livres.

« Les hussards de Belzunce, Chamboran, Berchiny avaient, nous dit DE LASTIC-SAINT-JAL, à poste fixe dans le Bigorre, Béarn et Navarre, des officiers de remonte qui entretenaient des relations continuelles avec les éleveurs, les instruisaient par leurs avis, les encourageaient par leur présence et récompensaient leurs soins par des prix proportionnés à la beauté des élèves. Ces régiments étaient les mieux remontés de France. »

Ces officiers achetaient les poulains qui étaient élevés avec soin sur les lieux, dans les écuries militaires entretenues aux frais de ces régiments.

REVOLUTION

Malgré les qualités reconnues universellement du cheval navarrin qui avait détrôné l'andalou, on cherchait à l'améliorer.

On importa en 1779 vingt-quatre étalons arabes. Tarbes avait à cette époque un établissement entretenu par la Province de Bigorre. Il était dirigé par un homme du pays qui en connaissait exactement les besoins et les intérêts. Malgré ses efforts, il ne put obtenir qu'un seul de ces arabes, Mahomet, que BOURGELAT, dans le classement qu'il en fit au dépôt d'Asnières, ne rangea point dans la meilleure catégorie; mais la tradition rapporte que M. DUCASSE le choisit à cause de sa bonne membrure, afin de corriger le défaut reproché à la race du pays. Il voulait corriger les têtes fortes et busquées, fruit de l'emploi trop fréquent de chevaux espagnols.

A cette époque, BUFFON préconisait le système des croisements des races. M. DUCASSE déclara que, ne connaissant de supérieure à la sienne que la race arabe, c'était la seule à laquelle il voulait emprunter des éléments de reproduction.

Son système eut un heureux effet durant les onze années qui précédèrent la Révolution.

Le 29 janvier 1790 les haras furent supprimés, les étalons royaux furent dispersés. Mahomet fut castré et attribué à un volontaire du corps des chasseurs formé en 1792 dans les Hautes-Pyrénées et le Gers. A partir de 1792 eurent lieu les réquisitions. CAVAIGNAC, envoyé dans le Midi, écrivait au Comité de Salut Public le 9 novembre 1793 :

« Nous aurons de quoi fournir une cavalerie nombreuse si tous mes collègues réussissent comme moi dans leur mission. J'ai dû parcourir les quatre départements dont ma mission est composée pour y organiser mes opérations. Si cela continue, la remonte sera belle et je dépasserai le minimum de près du double. »

Le 14 mars 1794 il écrivait, parlant des chasseurs du Gers et de Tarbes : « Les chevaux sont superbes et leur harnachement a été soigné. »

Ces réquisitions jetèrent un trouble parmi les éleveurs, qui réussirent à conserver, à cacher à la réquisition de belles poulinières et quelques étalons.

EMPIRE ET RESTAURATION

Après la réorganisation des haras en 1806, un tableau de recensement dressé en 1807 montrait qu'il existait aux environs de Tarbes, Bagnères et Lourdes, un nombre de quarante juments tirant leur origine

de Mahomet dont quelques-unes issues directement de lui. Dans la vallée d'Argelès un étalon fils de Mahomet faisait la monte depuis 14 ans, il était le père de toutes les juments de la vallée.

Mais on ne produisait guère de chevaux. La Boulinière, secrétaire général de la préfecture de Tarbes, écrivait : « La race des chevaux de Bigorre est presque entièrement perdue. Il n'y a plus que quelques étalons pour les besoins indispensables. Le nombre des juments poulinières est cependant considérable. On les livre presque toutes au baudet. »

L'élevage du mulet, dont il se faisait un commerce lucratif avec l'Espagne, était en effet des plus prospères ; aux environs de Tarbes on comptait, dans un rayon de 6 à 7 lieues, quarante ateliers de baudets.

On remit bientôt en honneur l'élevage équin. On employa une quarantaine d'étalons espagnols et seulement deux arabes venus d'Egypte, Diazzar et Ptolémée ; mais les premiers, rapidement jugés par les grandes têtes, les longues jambes, les longues oreilles et le décousu de leurs produits, s'éclipsèrent devant les autres. Leur carrière fut terminée en 1819. Plus tard on y joignit deux étalons du haras de Lipitza et quelques chevaux recueillis dans le pays. Les écuries de l'Empereur fournissaient chaque année pour la monte quelques arabes. On multiplia ainsi le nombre des bonnes juments.

Circassien, barbe des écuries de l'Empereur, s'affirma comme un reproducteur d'élite. Ourfali, pur sang arabe importé d'Orient, fit dix-huit campagnes de monte dans les Hautes-Pyrénées. Au dire des anciens rapports, les produits de ce pur sang arabe étaient remarquables par leur légèreté, leur vigueur, leur distinction et leur vélocité en course.

Les hippologues de la période qui a précédé 1830 ont montré le cheval de cette époque moins ample, moins étoffé, plus élégant et plus près du sang arabe, svelte, petit et léger, que la race andalouse de cette époque, forte, corpulente et un peu commune. Il lui manquait, a-t-on écrit : « des membres et du corps. »

Afin d'encourager l'élevage et l'amélioration du cheval, Napoléon, dès le 13 fructidor an XII (31 octobre 1805) rendait au camp impérial de Boulogne le décret suivant :

ARTICLE PREMIER. — Il sera successivement établi des courses de chevaux dans les départements de l'Empire les plus remarquables par la bonté des chevaux qu'on y élève et des prix seront accordés aux chevaux les plus remarquables par la bonté des chevaux qu'on y élève et des prix seront accordés aux chevaux les plus vites.

ART. 2. — A dater de l'an XIV, des courses auront lieu dans les départements de l'Orne, de la Corrèze, de la Seine, du Morbihan, de la Sarre et des Hautes-Pyrénées.

Ces courses eurent lieu à Tarbes ; elles eurent dès leur origine un gros succès. On réveilla ainsi dans la région le zèle des producteurs et rappela les qualités perdues des navarrins. Le règlement du 10 octobre 1806 n'admettait à courir que des chevaux entiers et des juments nés en France. Les chevaux devaient avoir cinq ans au moins et sept ans au plus. Le poids à porter variait avec l'âge et le sexe.

Mais les courses à elles seules n'auraient pas suffi à développer l'élevage du cheval, il fallait des débouchés. Ceux-ci étaient nombreux à cette époque. L'Empereur, ses frères, ses généraux, les grands dignitaires de l'Etat, les amateurs de toutes les classes se montaient dans nos

herbages. Le producteur arabe et tous ses dérivés firent merveille. NAPOLÉON montait encore, à Waterloo, Acacia, un charmant navarrin, gris moucheté, âgé de 4 ans, souple, rapide, énergique et gracieux.

Sous l'Empire la tactique de la cavalerie fut modifiée, on assista à la guerre de mouvement, la moitié de la grosse cavalerie fut supprimée, la cavalerie légère, dont le cheval idéal était le navarrin, augmenta de plus du double.

Lors des événements de la campagne de Russie, il fallut créer une nouvelle cavalerie, les pays occupés par nos armées étaient épuisés. Dans l'espace de quatre mois, la France eut à fournir près de quarante mille chevaux, chaque commune eut son contingent, chaque administration locale dut contribuer à titre de dons volontaires : les gardes d'honneur formés dans tous les départements absorbèrent à eux seuls dix mille chevaux. Les mâles ne pouvant suffire on eut recours aux femelles comme en 1792.

En 1814, l'armée de WELLINGTON traversa les Hautes Pyrénées, faisant des réquisitions.

En 1815, pour préparer Waterloo, on prit les chevaux des gendarmes qui les remplacèrent sur le champ.

Après 1815, la race des chevaux de la Bigorre était presque anéantie. La paix, en rouvrant toutes les sources de la prospérité publique, aurait dû leur être utile et profitable ; elle ne fut en quelque sorte, comme l'a constaté M. DE LASTIC SAINT-JAL, que le point de départ d'un nouveau désastre, car le gouvernement d'alors arrêta tout essor de régénération en fermant à la production tous les débouchés qui l'avaient si heureusement et si puissamment stimulée sous l'Empire.

Les Bourbons et les personnes rentrées avec eux

avaient pris en Angleterre le goût des choses anglaises. La France était ouverte de nouveau à l'avide curiosité de nos voisins d'Outre-Manche. Ceux-ci y vinrent en grand nombre et amenèrent avec eux des chevaux remarquables par leur figure et plus encore par l'art et le soin infini avec lesquels ils étaient tenus.

Le goût des chevaux anglais prévalut. Un grand discrédit frappa les races de chevaux français. Les remontes de l'armée se firent en Allemagne. L'Allemagne fournissait nos chevaux de guerre et l'Angleterre nos chevaux de luxe. Ces deux pays nous inondèrent de leurs produits ; on ne vendit presque plus en France de chevaux français.

De plus les anciennes routes avaient été améliorées. Les postes, les diligences, le roulage ont en peu d'années accru leurs services. Cette époque déplaça la production. Dans la Bigorre, le cheval restant léger, il y eut une grande crise.

L'Espagne et le Portugal, épuisés par le séjour de nos armées, étaient entièrement dépourvus de chevaux. Les nombreux haras avaient été détruits. Les éléveurs pyrénéens se débarrassèrent de leurs produits et aussi de bon nombre de poulinières en les vendant aux Espagnols.

Les juments qui restaient étaient livrées au baudet. On estime que huit mille poulinières et dix mille chevaux passèrent en France au-delà des Pyrénées.

Pour réagir l'administration des haras fonda un système de primes propre à retenir entre les mains des propriétaires les meilleures poulinières.

DAVELOUIS, ex-mousquetaire de la garde du roi, officier de chasseurs, écrivait en 1822 : « Il faut remarquer encore que la plupart des remontes faites par nous à l'étranger sont bien loin de valoir celles qu'on fait en

France, malgré l'abâtardissement des races, parce que ceux des étrangers qui nous vendent leurs chevaux ont intérêt à nous les donner très médiocres et que d'ailleurs ces chevaux sont moins propres à la guerre que les nôtres, ils sont plus pesants, plus maladroits, se blessent, ont moins d'haleine, ils ont encore les pieds plats, ils sont comme les chevaux normands, très communs. »

Enfin en 1824 une ordonnance du Roi décida qu'à l'avenir les chevaux achetés par le gouvernement seraient achetés en France.

On arriva ainsi en 1830; la région de Tarbes possédait alors une race de chevaux renommée, la race tarbéenne qui n'était autre que la race navarrine reconstituée à l'aide des étalons orientaux envoyés à Tarbes par NAPOLÉON et sous la Restauration.

VALLON nous donne la description de ce cheval : « Le cheval tarbéen avait la taille de la cavalerie légère, rarement il dépassait 1 m. 52, la tête était petite, légère, expressive, mais souvent busquée, l'encolure légère, bien sortie, bien musclée, sans être trop forte et quelquefois renversée, le poitrail large, le rein court, la croupe tranchante, la queue bien attachée. Les membres étaient secs, bien musclés, beaux à la partie supérieure, tandis qu'inférieurement ils laissaient un peu à désirer : le tendon et le canon étaient un peu grêles, les paturons long jointés, le pied petit. Ces chevaux étaient d'un tempérament sanguin et nerveux, doux, sobres, patients, rustiques. Introduits dans les corps, ils s'acclimataient facilement, y rendaient de bons services pendant longtemps et y étaient très estimés. Pour le manège, les tarbéens ne le cédaient en rien aux autres races françaises. »

Durant cette période tout n'était pas pour le mieux cependant. Un grand nombre d'éleveurs de la plaine de

Tarbes, craignant de ne pouvoir vendre leurs produits à l'âge adulte, s'en défaisaient au sevrage et la majorité des poulains passait en Espagne.

L'élevage n'avait pas de débouchés réguliers jusqu'au jour où le Maréchal SOULT créa les dépôts de remonte. Ce ne fut qu'en 1883 que le dépôt de Tarbes fut organisé.

APPORT DE SANG ANGLAIS

Le cheval tarbéen, très apprécié dans les régiments de cavalerie légère, était insuffisant pour tout autre service et on songea alors à le grandir par le pur sang anglais. Les besoins de la consommation commandaient qu'il prît d'autres proportions et qu'il se fortifiât.

A partir de 1833, le Jockey-Club préconisait comme améliorateur principal de la cavalerie du Midi l'étalon de pur sang anglais.

Ce dernier était en effet considéré comme indispensable à l'amélioration de toutes les races de chevaux.

Il avait, disait-on, une action immédiate, une influence précieuse que l'expérience et les résultats séculaires des Anglais ne permettaient pas de contester. Les races les plus parfaites ont été de tous temps celles qui ont le plus d'affinité avec le cheval arabe, resté pur de toute souillure et conservé dans toute sa perfection native.

Le cheval de pur sang anglais n'est qu'un cheval de pur sang arabe grandi et développé sous l'influence d'agents producteurs plus abondants et plus substantiels, maintenu dans la pureté de son extraction par les soins qui ont toujours présidé à sa conservation libre de toute mésalliance.

Pour les hippologues de l'époque, donc, l'étalon de pur sang était l'élément régénérateur par excellence, le principe même de l'amélioration, la jument déterminait particulièrement le genre de cheval à produire, c'était elle qui déterminait la conformation de ses produits.

Aux environs de 1840, des personnalités anglaises en villégiature à Tarbes organisaient dans le but de se distraire des courses de chevaux à Laloubère. Lord CADOGAN et plusieurs de ses compatriotes, ainsi que le comte DE GREFFULHE, officier au régiment des hussards de Tarbes, étaient à la tête de ce mouvement.

Le cercle anglais de cette époque offrit généreusement les prix des courses et il s'occupa activement de l'importation de chevaux de pur sang anglais dans le Midi.

Ce fait allait avoir une grande répercussion. Devant les succès sur l'hippodrome des chevaux d'Outre-Manche, les éleveurs de la plaine de Tarbes ne voulaient plus entendre parler pour couvrir leurs juments que de l'étalon de pur sang anglais. L'Etat les suivit même dans cette voie et augmenta dans une grande proportion le nombre des pur sang anglais aux Haras.

Le cheval tarbéen fut transformé et devint le cheval bigourdan dont VALLON fait une description peu flatteuse : « Le cheval bigourdan, dit-il, arrive à 1 m. 60. Par sa tête et son encolure il ressemble au pur sang anglais, son garrot est bien sorti, le rein souvent mal attaché, la côte plate, la poitrine étroite, la croupe horizontale et longue, la queue bien attachée et bien portée, les membres longs et grêles, les antérieurs sont souvent brassicourts ; les angles articulaires très ouverts, les jar-

rets droits et souvent jardés ; les paturons longs et grêles ; les pieds petits et prédisposés au resserrement des talons. Ce cheval a les allures plus allongées et plus vivaces, mais moins souples et moins gracieuses que le tarbéen, il a aussi moins de fond, il est moins doux, moins sobre, moins résistant aux fatigues et aux privations. Ce qu'il y a de remarquable, dit M. LOUCHARD, c'est que ces chevaux manqués, décousus, ficelles, ont conservé l'énergie de l'ancienne race, énergie factice, tenant à une prédominance du système nerveux ; aussi chez eux voit-on bientôt la lame user le fourreau. »

Ce cheval bigourdan, qui ne formait pas une population homogène, avait de nombreux débouchés. Jusque vers 1840, l'état de guerre dans lequel s'est trouvée l'Espagne, déchirée par les partis, par les dissensions intestines, a été favorable aux éleveurs des environs de Tarbes. Ils ont pu vendre leurs chevaux à des prix plus élevés que ceux auxquels les payaient les remontes françaises. Les armées espagnoles, tantôt les Carlistes, tantôt les Christinos, suivant qu'ils se rapprochaient de nos frontières, enlevaient à des prix très élevés tous les chevaux propres au service de la cavalerie.

Le cheval bigourdan était le plus recherché par le luxe et servait à faire des attelages légers. Pour ce service on exigeait une taille qui ne pouvait être donnée que par l'étalon anglais et au détriment des qualités caractéristiques de la race navarrine. On pouvait voir des chevaux de Bigorre à Bordeaux, où ils servaient à la voiture et à la selle, aussi bien qu'à Paris, au Bois, au cirque ou dans les manèges.

Cependant, régiments de cavalerie remontés en bigourdans se plaignaient beaucoup de leurs chevaux qui

s'acclimataient difficilement dans les corps, y tombaient souvent malades et résistaient peu à la maladie. Les pertes que l'armée éprouvait en chevaux de cette race étaient plus fortes que celles qu'elle faisait autrefois et dépassaient les pertes que donnaient les autres remontes françaises.

Devant ces résultats il y eut de nombreuses réactions. Des officiers de cavalerie avaient prévu l'abus qui allait être fait du pur sang anglais. Le colonel de chasseurs COLAULT, de Bourges, écrivait en 1835 dans un mémoire sur les remontes : « Gardons-nous de dégarnir les dépôts de Pau et Tarbes de leurs étalons arabes. Cherchons au contraire, à nous en procurer de bons, capables de les remplacer. »

L'administration de la guerre envoya à grands frais pour lutter contre cela, en 1842 et 1843, douze à quinze étalons arabes au quartier de cavalerie de Tarbes pour y saillir gratuitement les juments des éleveurs. La clientèle arriva ; il s'en suivit une rivalité avec les haras, cela dura quelques années puis les étalons furent versés en partie aux haras de Tarbes.

GAYOT préconisa en 1848 le croisement alternatif anglais et arabe pour obtenir l'anglo-arabe ou bigourdan amélioré comme il l'appelait.

Critiqué et combattu par le Jockey-Club, il dut quitter la direction des haras en 1852.

De 1860 à 1870 des étalons orientaux de grande valeur furent importés et, parmi eux, le célèbre Emir, qui a été par sa descendance féminine heureusement croisée avec le pur sang anglais un des principaux fondateurs de la race anglo-arabe de la région de Tarbes.

L'ANGLO-ARABE

En 1874, la nouvelle administration des haras adopta les vues de GAYOT. On alterna les accouplements de façon que la fille d'anglais fut livrée à l'arabe et la jument de celui-ci à l'angalis. Dans un arrêté ministériel de l'époque, n'était qualifié d'anglo-arabe que tout cheval comptant au moins un reproducteur pur sang arabe dans ses six ascendants. Les éleveurs durent se plier à cette règle sous peine de voir leurs animaux exclus de toute participation aux encouragements de l'Etat.

Longtemps l'anglo-arabe ainsi obtenu fut considéré comme un résultat très appréciable pour le service, mais dont on ne faisait aucun cas en tant que reproducteur. Toutefois, cette appréciation si défavorable finit par se modifier au fur et à mesure que les anglo-arabes affirmèrent leurs mérites et donnèrent des preuves de leur pouvoir héréditaire. Vers 1880, la répugnance des éleveurs à utiliser pour leurs juments les anglo-arabes fut vaincue par les résultats acquis, et le moment vint où l'on tenta loyalement et avec les meilleurs éléments l'accouplement entre eux des anglo-arabes les plus réussis ; à cette époque, ils étaient déjà en nombre suffisant. Ainsi pour lancer la production chevaline dans la voie qui semblait être celle du progrès, l'administration des haras n'hésita pas à abandonner son ancienne réglementation et à décider qu'à l'avenir serait qualifié anglo-

arabe tout cheval comptant dans ses veines du fait de son ascendance un minimum de 25 % de sang arabe.

Désormais, grâce aux encouragements qui s'adressaient aux catégories de chevaux à 25 % d'arabe ou à 50 %, il devenait indispensable d'accoupler les 25 % avec les 25 %, et les 50 % avec les 50 %. Jusqu'à ces derniers temps, les géniteurs qui donnaient les meilleurs résultats étaient le pur sang anglo-arabe ou mieux encore le demi-sang anglo-arabe.

L'anglo-arabe ainsi obtenu est un incomparable cheval de cavalerie légère, distingué, énergique, d'une endurance exceptionnelle, souple, maniable et au galop très coulant.

Il a les caractères suivants : robe baie ou alezan rarement grise, taille 1 m. 48 à 1 m. 56, tête légère, fine à l'extrémité, à profil droit ou légèrement convexe, oreilles plutôt longues, œil bien ouvert ; encolure bien sortie, droite ou renversée garrot saillant, poitrine très descendue, mais étroite, dos assez bien soutenu, croupe courte oblique, parfois tranchante, cuisses plates, membres secs, à tendons bien dessinés, jarrets souvent clos et coudés, peau fine et soyeuse, port de queue majestueux. Les allures sont brillantes, moins hautes que chez les arabes, mais plus allongées.

Il est vif, courageux et en même temps très docile. Il se rapproche plus du pur sang que du demi-sang.

On a dit que la membrure du cheval anglo-arabe était légère et insuffisante, mais des pesées et des mensurations faites en 1909 en présence d'officiers notamment au 9ᵉ chasseurs, au 10ᵉ hussards, au 14ᵉ hussards remontés

par le centre de Tarbes, montrèrent qu'à poids égal le cheval anglo-arabe a une membrure supérieure à celle des chevaux des autres races.

La sobriété et l'endurance des chevaux de cette race est reconnue de tous. Le marquis DE MAULÉON l'a bien dit : « Lorsqu'après une journée dure, soit aux manœuvres, soit à la chasse, tout rentre à l'écurie, tandis que les gros chevaux boudent au ratelier, qu'on leur donne des mashs, qu'on les couvre, qu'on leur prodigue des soins de toute espèce et qu'ils ont de la peine à se mettre sur leurs jambes le lendemain, les petits chevaux se mettent à table, en arrivant, une petite ration leur suffit, ils se reposent partout et dès le matin, gais, frais et dispos, ils sont prêts à repartir. »

Ces assertions sont confirmées par de nombreux exemples. De nombreux raids militaires furent effectués montrant la résistance des anglo-arabes de Tarbes comme d'ailleurs.

Mais le raid le plus original semble être celui que fit en 1900 M. Valentin LAPORTE, de Vic-Bigorre, en voiture légère attelée. Sa jument Favorine parcourut 302 km. 810 en 24 heures sur le trajet Vic-Mont-de-Marsan - Vic - Rabastens - Tarbes - Bagnèdes-de-Bigorre - Tarbes - Rabastens - Vic - Pujo - Tarbes - Pujo à 3 km. de Vic, soit à la vitesse de 16 km. à l'heure ; poussée, elle donnait 25 à 26 km. à l'heure. Après cette performance la jument couvrit la distance Pujo-Vic pour entrer à son écurie à une allure de plus de 22 km. à l'heure. Ni les pieds, ni les tendons, ni le cœur de Favorine n'ont souffert de cette épreuve. La jument faisait tous les jours son service, elle tirait sa charrette portant des légumes avec des poids allant souvent à 1.000 kgs.

DEBOUCHES

Les principales contrées de production étaient, avant la guerre de 1914-1918, la plaine de Tarbes, les environs de Bagnères, de Lourdes, de Vic, la vallée d'Argelès. La jumenterie de ces contrées était nombreuse, belle et moins souvent livrée à la production mulassière que dans les autres départements. Elle était bien soignée et on ne lui demandait aucun travail pendant la gestation. jusqu'à l'âge de quatre ans, époque à laquelle ils étaient vendus à la remonte ou au commerce. Cependant, quelques propriétaires vendaient leurs poulains dans les premières années à des départements limitrophes.

Les remontes achetaient dans la circonscription de Tarbes une grande quantité de chevaux qui servaient à la cavalerie légère. On les envoyait dans les régiments de chasseurs et de hussards et dans les gendarmeries de la région.

En 1911, 4.485 chevaux furent achetés dans la circonscription de Tarbes. Mais le dépôt de Tarbes n'avait pas de crédits suffisants ; en effet, les chevaux qu'il refusait étaient vendus à des marchands à vil prix qui les revendaient avec bénéfice comme chevaux de dragons ou de hussards dans les dépôts voisins de Mérignac, Agen, Saint-Jean-d'Angély, Guéret, qui, eux, avaient des commandes et moins de chevaux.

En 1900, sur 487 chevaux entrés au dépôt de Mérignac, 392 venaient de la région pyrénéenne, de Pau et Tarbes ; sur 673 chevaux achetés à Agen, 478 venaient des Pyrénées. Au dépôt de Saint-Jean-d'Angély, sur 462 chevaux achetés, 99 sont nés dans les Pyrénées.

Dans la circonscription de remonte qui nous occupe, sur 2.995 chevaux d'armes achetés en 1900, le haras de Tarbes en a fourni 1.025.

Pour remédier à cet état de choses on attribua une prime à l'éleveur qui avait fait naître le cheval acquis par la remonte.

On organisait de nombreux concours où l'on distribuait des primes aux poulinières ou aux chevaux eux-mêmes.

Les meilleurs anglo-arabes de Tarbes étaient choisis comme améliorateurs des races chevalines du Midi.

Il se faisait un commerce intense des chevaux que la remonte avait laissés. Le nombre des foires aux chevaux dans les Hautes-Pyrénées, au début de ce siècle, peut en donner une idée. La foire de Rabastens du 22 janvier durait trois jours. Le 3 février et le 30 septembre on trouvait à Maubourguet des chevaux légers, des poulains et pouliches, des mules et des mulets. A Lourdes, le 22 avril, on vendait des chevaux légers durant trois jours; le 1er décembre des poulains et des mules. Le 11 juin on faisait commerce à Tarbes de notre demi-sang. La foire aux chevaux d'Arreau était fixée aussi au 11 juin. Celles de Bagnères se tenaient le mardi de la Pentecôte et le jour de la Saint-Martin, on y trouvait des demi-sang, des mules et mulets. A Castelnau-Magnoac, le 19 novembre, durant deux jours, et le 13 décembre, se faisait la vente des chevaux, poulains, pouliches, mules et mulets. La foire de Trie était fixée au 9 décembre.

Les marchands étaient nombreux. On achetait des chevaux de luxe estimés. On envoyait des poulains de

18 mois à 3 ans vers le Gers, la Haute-Garonne et jusqu'en Vendée où leur squelette se développait. On exportait vers l'Espagne.

Ces animaux servaient à la selle, au trait léger. Les plus médiocres faisaient des chevaux de fiacre.

La renommée du cheval de la plaine de Tarbes dépassait nos frontières.

M. GRABENSÉE, directeur du haras allemand de Celle, fit une tournée aux environs de Tarbes et de Bagnères où le retinrent le haras de M. Comet et celui de M. Dulac à Montgaillard.

« L'Orient excepté, conclut M. GRABENSÉE dans son rapport, pas un pays au monde ne possède autant de sang réuni. Répondant à la noblesse de leur ascendance, les chevaux tarbais sont extrêmement aptes au travail et gardent cette qualité jusqu'à l'âge le plus avancé. Ainsi, les chevaux de paysans, attelés aux « jardinières », traînent 10 à 12 personnes sans compter les bagages, viennent de loin et trottent tout le temps. » Il note d'autre part l'excellence des chevaux de fiacre tarbais.

De même, M. ŒTHEM, Conseiller d'Agriculture de l'Oldenbourg, envoyé par le Ministère des Affaires Etrangères allemand faire une étude sur l'élevage français, notait les qualités des chevaux des hussards et des chasseurs remontés en grande partie par le dépôt de Tarbes.

Chaque année les étrangers achetaient les meilleurs produits des Hautes-Pyrénées. C'étaient les Roumains, les Italiens, les Espagnols, les Grecs, les Etats de l'Amérique du Sud, les Japonais. Ces derniers n'hésitaient pas à payer des prix fort élevés les bons éléments. En 1899

ils payèrent 20.000 francs le cheval Furet, fils de Tantale et de Kioumi, né à Tarbes chez M. Fourcade-Peyraube qui, les deux années précédentes, leur avait vendu deux anglo-arabes, Amer et Fédor.

CRISE DE L'ELEVAGE

En 1900, l'élevage fut à son apogée. De nombreux éleveurs bigourdans furent récompensés à l'Exposition Internationale Hippique de Vincennes.

A la suite de cette Exposition, par arrêté du Ministère de l'Agriculture en date du 27 octobre 1900, sur la même promotion que les anciens maîtres des Ecoles Vétérinaires :

— M. Saturnin ARLOING, directeur à Lyon ;

— M. Gustave BARRIER, directeur à Alfort,

élevés au grade de commandeur du Mérite agricole. Et :

— M. Bertrand-Prosper LAULANIE, directeur à Toulouse, élevé au grade d'officier, sont élevés au grade d'officier :

— M. FOURCADE-LARY, propriétaire-éleveur à Vieille-Adour (Hautes-Pyrénées) : « Nombreuses récompenses à l'Exposition Universelle de 1900 (Exposition Internationale Chevaline). — Chevalier du 18 octobre 1859. »

— M. Ulysse SEMPÉ, propriétaire-éleveur à Tarbes : « lauréat de l'Exposition Universelle de 1900 (Concours International de Vincennes). — Chevalier du 6 janvier 1890. »

— M. Louis CAZÈRES, propriétaire-éleveur à Sarrouilles, est élevé au grade de chevalier : « Plusieurs

récompenses à l'Exposition Universelle de 1900 (Exposition Internationale Chevaline. »

Mais bientôt, dès 1910, la crise de l'élevage de l'anglo-arabe se fit sentir.

M. LABBAT, directeur de l'Ecole Vétérinaire de Toulouse, écrivait en 1913 :

« L'élevage du cheval a été de tout temps la grosse affaire dans le Sud-Ouest ; actuellement elle traverse une passe difficile qui donne lieu aux plus vives préoccupations. Certains éleveurs ont abandonné la partie, d'autres s'apprêtent à imiter les premiers. »

Dans le Sud-Ouest l'élevage représentait les deux tiers de ce qu'il était deux ans auparavant. L'effectif de 27.419 poulinières de demi-sang tomba à 17.887. Les départements les plus éprouvés étaient les Basses et les Hautes-Pyrénées, et surtout la Haute-Garonne.

A la même époque, un vieil éleveur du Gers disait : « Les poulains se font de plus en plus rares, et le temps n'est plus où nous n'avions qu'à aller à la foire de Castelnau-Magnoac (Hautes-Pyrénées) en décembre pour y acheter des poulains qu'on pouvait prendre en quelque sorte les yeux fermés, et qui se développaient admirablement dans nos propriétés du Gers. Allez maintenant à Castelnau, vous n'y trouverez plus que des mules. »

Le nombre des juments saillies dans les Hautes-Pyrénées passa de 4.568 en 1900, à 3.062 en 1911.

Cette crise était due au développement des voies ferrées et surtout à l'apparition du moteur. Depuis longtemps déjà les hommes de cheval avaient senti la concurrence que l'automobile ferait au cheval. Dans la *Revue des Haras* de 1889, on pouvait déjà lire :

« On avait annoncé la fin prochaine du cheval. On aura la charité de ne pas faire allusion à la disparition plus ou moins éloignée d'un moyen de locomotion qui changeait des gens du monde en scaphandres, portant des lunettes affreuses rivalisant de talent avec les mécaniciens des chemins de fer, au lieu de maintenir par l'exercice du cheval l'élégance des formes. »

L'année suivante cette même revue nous disait que le Bois de Boulogne n'était plus qu'un vaste champ d'entraînement pour automobiles, ces machines meurtrières sillonnaient les allées en tout sens à des allures désordonnées, assourdissant le promeneur paisible.

L'éleveur manquait de plus en plus de débouchés sérieux autres que la remonte, en raison de la traction mécanique qui faisait disparaître chaque jour davantage les chevaux d'attelage léger. On constata l'abandon de l'équitation, alors que tous les autres sports étaient en honneur ; on parla de moins en moins d'écurie et de remise, mais de garage.

En un mot, les déchets de la remonte étaient inutilisables. Or, les prix de chevaux de remontes n'étaient guère rémunérateurs. La production mulassière, très prospère dans la région pyrénéenne et l'élève beaucoup plus facile et plus rémunératrice de tous les autres animaux de ferme concurrençaient l'élevage du cheval.

Car, comme nous le montre GALLIER en 1919, le prix de revient d'un cheval destiné aux remontes auxquelles il sera vendu à trois ans et demi est élevé ; bien plus élevé, par exemple, que celui d'un cheval de trait qui de bonne heure paie sa nourriture par son travail.

Cette crise amorcée dès 1910 n'alla qu'en s'accen-

tuant pour arriver à nos jours à la disparition, on peut dire complète, du demi-sang de Tarbes. Les primes, les encouragements n'y purent rien.

Au cours de la guerre de 1914-1918 le cheval de Bigorre fut admirable de résistance dans les randonnées qu'il a fournies sur l'Yser. De même dans l'armée d'Orient, il aurait pu, si cela avait été nécessaire, nous mener à Vienne.

Mais cette guerre donna un nouveau coup à l'élevage du cheval de selle. L'expérience montra que l'orientation à donner à la production chevaline était différente de ce qu'elle était dans le passé. Avant 1914 la production du cheval de guerre était à peu près complètement tournée vers le cheval de selle. C'est à lui qu'allait la majeure partie des encouragements ; une faible part passait aux chevaux de trait. En face des enseignements de la campagne 1914-1918, on conclut que « le vrai cheval de guerre était le cheval de trait ». (Lieutenant-Colonel THOMAS).

Au 1er janvier 1918 on comptait dans l'armée 710.000 chevaux, dont 142.000 de selle ; en octobre 1918 la proportion des chevaux de selle était encore plus réduite. On estime que les besoins ont été cinquante fois plus grands en chevaux de trait pour l'artillerie, le train des équipages, qu'en chevaux de selle.

Les achats de la remonte se réduisirent de plus en plus. Dès 1920, l'effectif des chevaux légers tomba de moitié.

Le cheval du Midi s'était affirmé au cours de la Grande Guerre, et plus tard au Maroc. On chercha à ramener la prospérité de l'élevage par l'exportation.

L'administration des haras conduisait les missions étrangères chez les éleveurs, leur indiquait les chevaux à acheter. L'Espagne puisait dans les lots des deux ans un grand nombre de bons foals. Le Brésil revint sur le marché. La Pologne envoya des acheteurs expérimentés qui furent étonnés de voir la race anglo-arabe arrivée à un tel degré de perfectionnement.

Le Mexique, Madagascar, l'Italie, le Japon firent des achats.

Mais petit à petit nos régiments de cavalerie légère ne furent remontés qu'en partie en chevaux. Les automitrailleuses, les motocyclettes, les side-cars remplacèrent les animaux.

Pour assurer la constitution de la masse de réserve des chevaux de rang on orienta l'élevage vers une formule de cheval à deux fins, qui, en répondant aux exigences militaires d'un cheval de selle, fût susceptible de trouver une utilisation civile dans le pays, dans la culture. Les Hautes-Pyrénées ne pouvaient produire que le cheval léger.

La Bigorre perdit la suprématie dans la production de la race anglo-arabe. Ce berceau de l'anglo-arabe perdit son éclat d'antan. L'effectif équin, qui était en 1850 de 13.844 unités, tomba à 9.760 en 1927 et 5.480 en 1936. En novembre 1938, il y avait 4.760 chevaux dans les Hautes-Pyrénées, alors qu'on en comptait 15.233 dans les Basses-Pyrénées.

Durant la guerre de 1939-1945 le moteur chassa le cheval de l'armée. De nouvelles méthodes furent employées. On ne se servait en 1945 pas plus du cheval de trait que du cheval de selle.

Actuellement, les remontes sont pratiquement nulles. L'armée possédait, après la Libération, 20.000 chevaux de trait et de selle. En 1948 elle en vendit 10.000. L'équitation n'est plus considérée que comme un sport par les militaires.

MOYENS DE REMEDIER A CET ETAT

L'industrie chevaline, comme toutes les autres d'ailleurs, a besoin de débouchés et, pour qu'elle soit prospère, ces débouchés doivent être constants, réguliers et rémunérateurs.

La consommation est la cause première et la raison d'être de la production. C'est l'excitant le plus puissant de l'amélioration et l'on comprend facilement que l'éleveur, assuré d'un débouché qui lui procurera de bons bénéfices, sait se plier aux exigences du consommateur quel qu'il soit.

Nous avons vu comme la population chevaline répondait à chaque époque aux besoins du temps. Elle remplissait bien sa destination, elle suffisait aux goûts, aux habitudes, aux mœurs, aux exigences d'alors. Mais nos services ne sont plus les mêmes.

Les hommes de cheval cherchent à substituer à la clientèle de l'armée défaillante de nouveaux débouchés, tant à l'intérieur qu'à l'étranger ; ils cherchent à définir une nouvelle politique du cheval adaptée à la situation.

Le colonel-vétérinaire CARNUS, dans un article publié dans la revue *Le Cheval de Selle* de janvier 1947, déclare qu'il ne faut pas condamner définitivement le cheval de cavalerie. Lors de la campagne de Tunisie,

dans les Vosges, en Forêt Noire, on utilisa, nous dit-il, des goums ou des spahis montés, en des terrains difficiles.

On les utilisa du mieux que l'on pouvait, mais leur action fut très réduite. En Italie, où le terrain était lui aussi bien difficile, ils ne furent pas employés. La brigade de spahis à cheval qui participa au nettoyage de la Forêt Noire avançait avec les « half-tracks » (canons de 75 sur chenille et armés d'une mitrailleuse contre avions) en tête, tout comme les spahis motorisés envoyaient les tanks légers ou leurs auto-mitrailleuses en reconnaissance.

Le cheval de selle ne semble pas devoir jouer un rôle dans la guerre moderne. D'ailleurs les faits sont là : l'armée a vendu au cours de l'année 1948 la moitié des chevaux qu'elle possédait. En France il n'y a plus de régiment monté.

Devant cette situation, bon nombre d'officiers de haras et d'hommes de cheval ont cherché à créer des besoins. Ils rêvent d'organiser sur une grande échelle les Sociétés hippiques rurales et les Sociétés hippiques urbaines. Ces sociétés avaient été créées dès avant cette dernière guerre afin de créer un effectif de rèserve pour l'armée. Le Conseil supérieur des Haras avait émis le vœu que des chevaux de selle ou à deux fins soient livrés gratuitement aux Société hippiques rurales avec obligation d'en assurer le placement parmi leurs membres, d'en surveiller le bon entretien, éventuellement de les faire reproduire, de les conserver jusqu'à 15 ans.

Dans la revue *L'Eperon* d'octobre-novembre 1948, M. DE LAURENS-SAINT-MARTIN nous dit qu'il s'agit pour

les cavaliers ruraux de remplacer la remonte et d'acheter chaque année de quatre à cinq mille chevaux, ce qui, d'après lui, représente un effectif de cent mille cavaliers, car les animaux serviraient jusqu'à l'extrême limite.

Une telle organisation présente de graves problèmes. D'abord d'ordre pécuniaire : l'achat et l'entretien des chevaux des Sociétés urbaines nécessitent de tels frais qu'il faudrait demander à l'Etat des subventions par trop importantes ou alors se résigner à ce que la pratique du sport équestre soit réservée à une minorité.

De plus, la fondation de nombreux centres tant à la ville qu'à la campagne, nécessiterait la formation d'un grand nombre d'instructeurs. La recherche de manèges causerait souvent bien des soucis. A la campagne, le problème pécuniaire ne se poserait pas avec tant d'acuité. Les jeunes ruraux pourraient acheter et nourrir leurs montures. Mais ceux qui connaissent le caractère individualiste des cultivateurs se rendent compte qu'il y aurait ici d'autres difficultés. Les séances ne seraient pas suivies avec assiduité, il y aurait des discordes lorsque l'amour-propre de certains serait froissé.

Même en admettant que nos cent mille cavaliers ruraux trouvés tout aille pour le mieux de ce côté-là, il y aurait tout de même une crise grave du cheval de selle. Car les cultivateurs auraient un bon nombre de poulinières qu'ils livreraient certainement à la reproduction ; et au lieu d'acheter trois ou cinq mille chevaux chaque année, ils en lanceraient trois ou quatre fois plus sur le marché, qui, naturellement, ne trouveraient pas acquéreur.

Ces projets semblent devoir faire faillite, car les

évolutions de ces jeunes cavaliers n'attirent pas les foules comme les autres sports.

Afin de pallier à cet inconvénient, le chef d'escadron DES ROCHES DE CHASSAY propose d'organiser des concours hippiques avec pari mutuel urbain. On organiserait, à chaque journée, quatre ou cinq épreuves. Les chevaux seraient groupés par dix, feraient le parcours les uns après les autres. Il faudrait sonner immédiatement tout cheval qui n'aurait plus sa chance d'être gagnant ou placé, dans le but de gagner du temps et de ne pas occuper l'attention du public sur un parcours qui n'aurait plus d'intérêt.

Cette organisation semblerait rentable et permettrait d'encourager l'élevage du demi-sang de concours. Mais un cheval sonné prendrait l'habitude de dérober chaque fois qu'il se trouverait devant le public.

Certaines personnes espéraient encore ces dernières années que l'élevage de notre cheval anglo-arabe tirerait profit de l'exportation. Cette race est une race essentiellement militaire. Jusqu'à notre époque, l'étranger nous achetait des reproducteurs pour améliorer ses races de cavalerie. Ces pays importateurs modernisent aussi de leur mieux leur armée. N'ayant plus besoin de chevaux d'armes, ils ne sont plus nos clients.

Il est préférable d'abandonner dans les Hautes-Pyrénées l'élevage du demi-sang anglo-arabe qui ne répond plus à aucun besoin. C'est d'ailleurs ce que l'éleveur a compris. Il suffit de se rendre aux marchés de la région pour constater l'évolution qui se produit. Les voitures des cultivateurs ne sont plus tirées par ces chevaux élégants, trottant allègrement, mais par des juments plus lourdes, plus épaisses. On fait, en effet du mulet

avec la jument de montagne qui est une arabe, très grossie par les pâturages calcaires des hautes cimes. En plaine, les éleveurs ont acheté des juments bretonnes et on utilise même des juments de demi-sang.

On utilise pour la monte des baudets de la région et actuellement l'administration des Haras a mené quelques baudets du Poitou.

Le mulet des Pyrénées est moins grand, moins étoffé, moins fort, mais plus élégant, plus gracieux et plus rapide dans ses allures et d'un caractère moins têtu que celui du Poitou. C'est une bonne bête de somme et de trait, que l'on peut même monter et atteler au trot.

Le mulet se vend plus tôt, plus sûrement et plus cher que le cheval de demi-sang, car les débouchés ne manquent pas.

Les animaux de six mois sont recherchés par l'Espagne où la petite et moyenne culture les utilisent pour la traction agricole.

Les régions viticoles du Midi de la France constituent un marché intéressant.

Les remontes militaires continuent leurs achats.

L'automobile ne peut faire disparaître totalement l'animal de l'armée à quelque degré qu'elle soit tout terrain, car il est des terrains qui lui sont interdits et d'autres où elle n'avance que péniblement à des vitesses très faibles et au prix d'une usure considérable. Les dernières campagnes en Tunisie, en Italie, dans les Vosges ou en Forêt-Noire ont montré que le mulet était roi en montagne pour les transports, les ravitaillements et les évacuations.

Faut-il toutefois abandonner totalement l'élevage

du cheval dans cette région de Tarbes si propice à la production d'excellents animaux ? Certainement pas. Mais il convient que la grande majorité des cultivateurs qui ne savent ou ne peuvent apporter tous les soins qu'exige l'élevage du cheval recherché pour les compétitions hippiques, livrent leurs juments au baudet.

La production, par quelques éleveurs avertis, de demi-sang anglo-arabes spécialisés pour les concours hippiques et pour les raids semble devoir être rémunératrice.

Il est de même intéressant de produire le pur sang anglo-arabe qui sera vendu à une écurie de courses et préparé pour la catégorie des trois ans.

Il faut surtout encourager et développer l'élevage, pratiqué depuis bientôt un siècle dans la région, du pur sang anglais. Les éleveurs de la plaine de Tarbes font naître d'excellents produits très recherchés par les propriétaires d'écuries qui les achètent au sevrage.

A la fin de la première moitié du siècle précédent, l'État, voulant encourager la production de « la race pure », fit don aux éleveurs de Tarbes de trois juments de pur sang anglais d'une grande valeur qui ont fait souche ; leur descendance survit encore. C'étaient Hornet par Partisan et Emma, Deer Chase par Venison et Diversion, et Miss Annette, fille de Reveller et d'Ada par Nisher qui venait de remporter le Grand-Prix de Paris.

M. FOULD, ancien ministre sous l'Empire, peupla la plaine de l'Adour de poulinières anglaises réunissant les plus grands sangs.

A cette époque le dépôt de Tarbes comprenait un lot très remarquable d'étalons anglais, parmi lesquels il y a lieu de citer : Plane et son fils Sting, Skirmishes, Garry-Owen, Ethelwoolf, Womersley, Drummond, Fitz Gladiator.

Ces juments et ces étalons sont les ancêtres de ce magnifique lot de poulinières qui peuplent actuellement la région.

De nos jours, le Haras compte six étalons de pur sang anglais dont cinq font la monte à Tarbes.

Cor-de-Chasse, âgé de treize ans et doyen du domaine, Quicko né en 1937, Almedo, Tourbillon, et enfin Shesterfield.

Cor-de-Chasse, né à Vierzon en 1935, fils de Aethelstan et Corniche-d'Or, courait dans la région parisienne alors qu'il appartenait à l'écurie VOLTERRA. Il fit preuve, au cours de sa brève carrière, de beaucoup de régularité. Les sangs de Dollar et Galopin dominent chez lui. Depuis son achat par la commission des Haras, il fait la monte dans les Hautes-Pyrénées. Ses nombreux produits font partie des centres d'entraînement de la région parisienne. Parmi eux on distingue l'Impérial, né et élevé à Bernac-Debat, chez M. Arsène CANERIE, dont les gains à la fin de l'année 1948 dépassaient 4.000.000 de francs. Il fut vainqueur l'an passé aux premières journées de Longchamp dans le prix de la Bourse et le prix Adgar-Gillois.

Galatée, née en 1943, dont les gains atteignent 1.500.000 francs, a couru dans la course de haies de Pau, le prix Lilium à Auteuil et le prix Franconville le 29 mai à Saint-Cloud.

Goube, vainqueur du prix de Condé, lauréat du prix de l'Espérance à Longchamp et second dans le Grand-Prix de Printemps à Saint-Cloud, remporté par le brillant Admiral Johne.

Monaco, dont les gains s'élèvent à 1.500.000 francs. Le Néthou, vainqueur du prix de Solon au Tremblay, des Grands-Prix de Dieppe et d'Amiens et du prix du Prince de Galles le 23 mai à Longchamp.

Serenata, Sans Malice, Sans Etoile, Soir Etoilé, de l'élevage de M. Jean GARLIN, ont remporté 7.000.000 de francs de prix.

Vestale IV, né chez M. Louis MEDOUS à Laloubère, actuellement à l'écurie marseillaise de M. A. MOURQUE D'ALGUE, dont les gains s'élèvent à 1.700.000 francs.

L'autre étalon, Quicko, âgé de 11 ans, ne fait la monte à Tarbes que depuis 1940. Il ne s'est vu présenter au cours de ses deux premières années de monte que des poulinières de qualité plutôt inférieures à celles saillies par Cor-de-Chasse. Les générations 1944-1945 groupent ses meilleurs produits.

Désir, né en 1944 chez M. Prosper MATHIE, à Bernac-Debat, a remporté dix-sept victoires en province à 3 ans. Le 28 mars 1948 il partagea une victoire avec Ourida dans le prix de la Gloriette à Saint-Cloud. A la suite de ce succès, il fut vendu Outre-Manche.

Bir-Ackeim, né en 1944, accomplit toute sa carrière dans la région parisienne, remporta de nombreuses victoires en 1947, notamment, sur l'hippodrome de La Fouilleuse, le prix de Seine-et-Oise.

Sans Toi, pouliche née en 1945 chez M. Jean GARLIN, enleva au Tremblay le prix Séraphine puis, à Maisons-

Lafitte, le prix du Tibre et, le 6 juin 1948, à Chantilly, le prix de Royaumont.

L'étalon Almedo a produit Galérien II, excellent poulain régional de 4 ans, qui remporta une victoire le 30 janvier au meeting d'hiver de Pau et le 30 mai suivant, à Toulouse, fut vainqueur du Grand Steeple Chase.

L'étalon Chesterfield, né dans l'Orne en 1944, fils d'Admiral Drake, a été affecté dernièrement à Tarbes. Il a sailli pour sa première saison de monte, en 1948, trente-quatre poulinières de grande valeur, ses produits feront certainement parler d'eux en 1951.

Ces résultats obtenus dans la production du pur sang anglais sont encourageants. Il existe dans la plaine de l'Adour un fonds de bonnes juments. Le dépôt d'étalons de Tarbes possède des animaux de qualité. Il convient de poursuivre cet élevage, d'encourager même de nouveaux éleveurs à produire ce cheval qui exige certes des soins plus délicats que l'ancien demi-sang anglo-arabe, mais dont l'élève est bien plus rémunératrice.

CONCLUSION

Le pays de Bigorre, au sol siliceux, à l'air si léger, à la température idéale, au climat si propice à l'élève du cheval léger, produisit de tous temps des chevaux renommés.

Cet élevage subit de nombreuses vicissitudes ; aux différentes époques il fallut adapter la production aux besoins. Les Romains admirèrent les qualités des chevaux de la région. En ce temps-là, tout comme au Moyen-Age ,on produisait des animaux pour les besoins locaux. Mais, dès que le régime féodal fut aboli, le cheval navarrin eût disparu s'il n'avait eu les aptitudes recherchées pour la cavalerie légère du temps des guerres d'Italie, et plus tard celles recherchées pour le manège où il éclipsa le cheval andalou.

Après les guerres de la Révolution et de l'Empire qui furent si meurtrières, on reconstitua cette race sous le nom de race tarbéenne, qui fut jugée de taille insuffisante pour les usages de l'époque. On chercha à corriger ce défaut par le croisement avec le pur sang anglais et, après maints tâtonnements, on aboutit, d'après les directives de GAYOT, à la formation de la race anglo-arabe.

Les débouchés étaient nombreux. Les Hautes-Pyrénées remontaient bon nombre de nos régiments de cavalerie légère, fournissaient des attelages de trait léger et vendaient à l'étranger une grande partie de leur production.

Bientôt le moteur apparut et insensiblement le cheval de selle alla vers la disparition.

Mais la crise actuelle ne fera pas disparaître « la plus noble conquête de l'homme » des bords de l'Adour. Il s'agit de nouveau d'adapter la production aux besoins.

Il convient actuellement de s'orienter vers la production du mulet toujours recherché et de faire naître des poulains de pur sang anglais fort estimés pour que la Bigorre reprenne dans l'élevage équin la place qu'elle avait perdue.

Vu, le Directeur de l'Ecole Vétérinaire
Rapporteur :
P. PONS.

Vu, le Président de Thèse :
SENDRAIL

Vu, le Doyen :
LEFEBVRE

Vu et permis d'imprimer,
Toulouse, le 17 mai 1949,
Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université,
DOTTIN.

BIBLIOGRAPHIE

BERTHEUIL. — L'acidité du sol des prairies et ses conséquences. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Lyon 1931.

BOIS. — Etude historique et géographique du département des Hautes-Pyrénées depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. — Tarbes, J.-M. Cazeaux 1885.

BOUDIER. — Les tempéraments calcicole et silicole. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Alfort 1926.

CÉNAC-MONCAUT. — Histoire des peuples et des états pyrénéens. — Paris, Didier 1873.

CÉNAC-MONCAUT. — Voyage archéologique et historique dans l'ancien Comté de Bigorre. — Tarbes, Telmont 1856.

CHOPPIN. — La cavalerie française. — Paris, Garnier 1893.

ROCHE-AYMON (COMTE DE LA). — De la cavalerie. — Paris, Anselin 1828-1829.

TOUR-DU-PIN (COMTE DE LA). — Des difficultés de la vente des chevaux de luxe et des remontes de l'armée. — Paris, H. Fournier 1845.

CORNEVIN. — Sur quelques points de l'histoire de la domestication du cheval. — Lyon, Bourgeon, 1883.

DAURIAC. — Le cheval et la motorisation. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Toulouse 1931.

DAVELOUIS. — Coup d'œil sur l'éducation et sur les remontes en France. — Verdun, Villet et Paris Willet 1822.

DECHAMBRE. — Traité de zootechnie. — Paris, Rueff 1899.

DEVILLE (J. M. J.). — Annales de la Bigorre — Tarbes, Lavigne 1818.

DIERS. — Le cheval de selle. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Alfort 1936.

DRALET. — Description des Pyrénées. — Paris, Arthus Bertrand, 1813.

DUVIER. — Les Huguenots en Bigorre. — Paris, Champion, et Auch, Cocharaux, 1884.

GAYOT. — La France chevaline. — Paris, Mme Vve Bouchard-Huzard, 1853.

GUILHEM. — Le cheval devant le moteur. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire,* Toulouse 1947.

HOUEL. — Des différentes espèces de chevaux en France, depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours. — Avranches, E. Tostain 1840.

HUZARD (J. B. Fils). — Des Haras domestiques en France. — Paris, Mme Huzard 1829.

— Du métissage général des chevaux français de selle et de carosse par le pur-sang anglais comme moyen d'améliorer les premiers. — Paris, Vve Bouchard-Huzard 1854.

ILLARTEIN. — L'anglo-arabe, cheval d'armes. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire,* Toulouse, 1929.

JOANNES. — Géographie du département des Hautes-Pyrénées. — Paris, Hachette 1897.

LARDEYRET. — Le cheval de troupe de cavalerie. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire,* Lyon 1925.

DE LASTIC-SAINT-JAL. — L'ami de l'éleveur. Réflexions pratiques sur l'espèce chevaline. — Paris, H. Plon 1856.

LASSUS (BARON DE). — Les guerres du XVIIIme siècle sur les frontières du Comminges, du Couserans et des Quatre Vallées. — St-Gaudens, Abadie, 1895.

Le cheval de selle. — Paris, Librairie agricole de la Maison Rustique, 1947.

L'Eperon. — Périodique bimestriel. — Paris, Lang, Blanchon et Cie, 30, rue du Poteau (XVIIIme).

Le Sport Universel Illustré. — Périodique bi-mensuel de la Fédération équestre internationale. — Imprimerie Kapp Vanves (Seine).

MAGNÉ. — Hygiène vétérinaire appliquée. Etude des races chevalines françaises et des moyens de les améliorer. — Paris, Labe 1857.

MAURAN. — Sommaire description du païs et comté de Bigorre. — Paris, Champion, et Auch, Cocharaux 1887.

MÉGNIN. — Le cheval. — Paris, Emile Deyrolle 1884.

MEYRANX. — Le dépot de remontes de Tarbes et son territoire d'exploration. — Paris et Limoges, Henri-Charles Lavauzelle 1913.

MIROT (L.). — Manuel de géographie historique de la France. — Paris, A. Picard 1929.

DE MONTENDRE. — Des institutions hippiques et de l'élève du cheval dans les principaux états de l'Europe. — Paris, Au bureau du Journal des Haras, 1841.

MOUROUZAA. — L'anglo-arabe cheval de selle. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Toulouse 1936.

MUSSET (René). — Elevage du cheval en France. — Paris, Librairie agricole de la Maison Rustique, 1917.

PIÈTREMENT. — Les origines du cheval domestique d'après la paléontologie, la zoologie, l'histoire et la philologie. — Paris, E. Donnard, 1870.

PONS (P.). — Cours magistral de zootechnie, année 1948-1949.

PRÉSEAU DE DOMPIERRE. — Traité de l'éducation du cheval en Europe. — Paris, Mérigot le jeune, 1788.

Revue des Haras. — Périodique mensuel. — Paris, 17, rue Joubert.

Revue de Zootechnie. — Périodique mensuel. — Paris, 129, boulevard Saint-Germain (XI^me^).

SILVESTRE. — Du choix du cheval à travers les âges. — *Thèse de Doctorat Vétérinaire*, Toulouse 1931.

SIMONOFF et MOERDER. — Les races chevalines. — Paris, Librairie agricole de la Maison Rustique, 1894.

VALLON. — Cours d'hippologie. — Saumur, Javaud 1863.

Vie à la campagne. — Revue mensuelle. — Paris, Librairie Hachette.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 9

GÉOGRAPHIE DES HTES-PYRÉNÉES 11

LE PASSÉ 15

Préhistoire 15

Antiquité 15

Moyen âge 17

Temps modernes 19

Organisation des Haras 22

Révolution 26

Empire et Restauration 28

Apport de sang anglais 33

L'ANGLO-ARABE 37

Débouchés 40

Crise de l'élevage 43

Moyens de remédier à cet état 48

CONCLUSION 57

BIBLIOGRAPHIE 59